**INFORMARE COMISIA DE DIALOG SOCIAL**

În data de **31.03.2013,**  **Ministrul Transporturilor dl. Dan Coman ȘOVA** s-a întâlnit la sediul MT cu reprezentanții patronatelor din transporturi. Din partea UNTRR au participat **dl. Constantin ISAC- Vicepreședinte și dl. Radu DINESCU- Secretar General**. În cadrul discuțiilor, reprezentanții UNTRR au punctat o parte din problemele cu care transportatorii români de mărfuri și persoane s-au confruntat și se confruntă și în prezent. În urma consultărilor, **dl. Ministru Dan Coman ȘOVA** împreună cu reprezentanții patronatelor au stabilit un calendar al întâlnirilor la care să participe pe lângă **reprezentanții MT** și dl. Iulian MATACHE - Secretar de Stat MT cât și reprezentanți ai **ARR, ISCTR** și **RAR.**

**În cadrul acestor întâlniri de lucru, Ministerul Transporturilor va inventaria toate problemele până la data de 30.04.2014, urmând ca după această dată să le rezolve conform soluțiilor găsite cu autoritățile din subordine și patronatele din transporturi.**

**Problemele semnalate de UNTRR în data de 31.03.2014 au fost inventariate și înregistrate la Ministerul Transporturilor sub numărul 13086/27.03.2014 (nr. UNTRR 1071/21.03.2014).**

**Pentru a vizualiza adresa vă rugăm să accesați site-ul UNTRR, www.untrr.ro**

[Intervenția nr. 1071/21.03.2014 adresată dlui Dan ȘOVA, Ministrul Transporturilor referitoare la problemele transportatorilor care vor fi discutate în data de 31.03.2014](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-nr-1071-21-03-2014-adresata-dlui-dan-sova-ministrul-transporturilor-referitoare-la-problemele-transportatorilor-care-vor-fi-discutate-in-data-de-31-03-2014.html)

De asemenea UNTRR împreună cu celelalte patronate au înaintat dlui. Dan ȘOVA și o adresă comună semnată de toate patronatele din transporturi.

În data de **02.04.2014** au avut loc întâlniri cu reprezentanții **I.S.C.T.R. și cu cei ai M.T.**, iar în data de **03.04.2014** cu reprezentanții **A.R.R. și cei ai R.A.R**. Din partea UNTRR au participat dl. Constantin ISAC - Vicepreședinte și dna. Lorena SANDU- Consilier Juridic.

Din partea **MT** au participat: dl. Iulian MATACHE - Secretar de Stat, dna. Alina Maria PÂRÂIALĂ - directorul cabinetului ministrului, dl. Florin BUZATU – consilier, dna. Lizeta VOLCINSCHI, dl. Mircea IONESCU și dl. ALBAN.

Din partea **ARR** au participat: dna. **Aurelia SURULESCU- Director General ARR** și dl. Bogdan BĂRBOI.

Din partea **RAR**: dl. [ing. **Flavius Cristian CÂMPEANU**](http://www.rarom.ro/RO/article--Ing.%20Flavius%20Cristian%20CMPEANU--619.html)- Director Tehnic

Din partea **ISCTR**- dl. **Costel Dorin ȘTEFAN- Inspector de Stat Șef** și dl. Traian POPA

În urma întâlnirilor din zilele de 2 și 3 aprilie 2014, Ministerul Transporturilor și autoritățile din subordine trebuiau să transmită punctele de vedere la problemele discutate.

**RAR** a fost singura autoritate care a răspuns în timp util, ISCTR a răspuns vineri, 04.04.2014 după ora 17,30 iar de la ARR răspunsul a fost primit în data de 15.04.2014, ora 7,45.

În urma întâlnirilor din perioada 2 - 3 aprilie 2014, Ministerul Transporturilor a organizat alte întâlniri în perioada **14-15 aprilie a.c**. în care și-au exprimat punctele de vedere și concluziile privind rezolvarea problemelor semnalate.

1. Sinteza întâlnirii cu **RAR din data de 14.04.2014:**
2. **Problemă: eliminarea obligativității** **vehiculelor agreate** pentru transportul **de mărfuri perisabile de a efectua Inspecția Tehnică Periodică doar la sediile RAR** având în vedere faptul că toate stațiile ITP sunt autorizate de către RAR.

**Răspuns MT& RAR**

Modificarea OG nr. 81/2000 prin Ordonanta a Guvernului în vacanța parlamentară, ulterior aporbării acestei Ordonanțe urmând a se modifica și OMTCT nr. 2133/2005 (RNTR 1)

1. **Problemă: eliminarea obligativității** vehiculelor de transport persoane **cu o vechime mai mare de 12 ani** de a efectua Inspecția Tehnică Periodică doar la sediile RARavând în vedere faptul că toate stațiile ITP sunt autorizate de către RAR.

**Răspuns MT& RAR**

Modificarea OG nr. 81/2000 prin Ordonanta a Guvernului in vacanta parlamentara, ulterior aporbarii acestei Ordonante urmand a se modifica si OMTCT nr. 2133/2005 (RNTR 1)

1. **Problemă: eliminarea obligativitatii detinerii de radio** pentru obtinerea categoriei I si obtinerea de 2, 3 sau 4 stele invocand faptul ca aceasta obligativitate conduce la solicitarea, de catre Asociatia Drepturilor de Autor, a unor sume nejustificate invocandu-se comunicarea publica a operelor muzicale in scop ambiental in autobuze, microbuze si autocare

**Răspuns MT& RAR**

Modificarea OMT 458/2002 in sensul eliminarii obligativitatii dotarii cu radio a microbuzelor şi autobuzelor pentru obtinerea categoriei I.

1. **Problemă: ELIMINAREA PLĂCUȚELOR SUPLIMENTARE CARE CONȚIN DATE PRIVIND DIMENSIUNILE ȘI MASELE MAXIME AUTORIZATE ALE VEHICULULUI** deoarece sunt obligatorii numai pentru vehiculele înmatriculate în România și doar pentru teritoriul național. Statele din comunitatea europeană nu solicită astfel de plăcuțe. Până în acest moment autoritățile române nu au notificat statele membre în ceea ce privește obligativitatea ca vehiculele înmatriculate în alte state decât România și care circulă pe teritoriul nostru să fie dotate cu plăcuțe privind dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculelor. De asemenea Ordinul 1640/2012 nu prevede metodologia prin care un vehicul înmatriculat în UE ar putea să își obțină plăcuțele și nici cum poate să circule pe teritoriul României fără plăcuțe. Reamintim că lipsa plăcuțelor se sancționează cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei și se aplică doar operatorilor români.

**Punct de vedere RAR**

RAR este doar organismul de punere în aplicare a prevederilor corespunzătoare din OG nr.27/2011, motiv pentru care considerăm că modul de aplicare al Directivei 96/53/CE trebuie stabilit la nivelul MT. Eventuala decizie a MT cu privire la introducerea eliberării de către RAR a unui document, ca alternativă la aplicarea plăcuţei cu mase şi dimensiuni, necesită:

* Modificarea OG nr.27/2011;
* Modificarea OMT nr.980/2011;
* O perioadă de timp pentru RAR în scopul pregătirii logistice.

Precizăm faptul că până în prezent au fost eliberate de către RAR cca.80.000 de Fişe măsurători; modificarea legislaţiei în sensul precizat mai sus ar presupune existenţa în paralel atât a vehiculelor echipate cu plăcuţe, cât şi a celor pentru care se prezintă un document. În acest caz ar apare şi un tratament diferenţiat în raport cu transportatorii care şi-au echipat deja vehiculele cu plăcuţe. În orice caz, se va menţine obligativitatea efectuării măsurării efective de către personalul RAR a unor anumite dimensiuni, în conformitate cu prevederile Directivei 96/53/CE.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Ministerul Transporturilor **va transmite propuneri de amendamente la proiectul de Lege pentru modificarea OG 11/2013 aflat in Camera Deputatilor in sensul introducerii posibilitatii de eliberare de către RAR a unui document, ca alternativa la placute**, ulterior aprobarii prin Lege a acestei Ordonante urmand a se modifica in consecinta si OMT nr. 980/2011.

**UNTRR**: Ministerul Transporturilor încă nu a dat și termenul în care va transmite propunerea de amendare a proiectului de Lege.

1. Sinteza întâlnirii cu **ISCTR din data de 14.04.2014**
2. **Problemă:** Patronatele din transportul rutier au solicitat susținerea proiectului de Lege de aprobare cu modificări a OG 43/1997- privind regimul drumurilor, act normativ deosebit de important pentru transportatorii rutieri pentru cel puțin trei motive:

- Eliminarea taxării (accesului sau traversării Municipiilor și Orașelor) sau stabilirea unui tarif unitar. Obligația Consiliilor locale de a stabili cel puțin o rută prin Municipiu sau oraș fără taxă.

- Scutirea la plata oricăror taxe in cazul stabilirii rutelor ocolitoare în cazul în care un sector de drum național, european, centură ocolitoare sau autostradă intră in reabilitare sau sunt lucrări de reparații;

- Sancționarea administratorului drumului în caz de nerespectare a dispozițiilor legii.

- Reducerea amenzilor;

**Răspuns: ISCTR**

Suntem de acord cu propunerea reprezentanţilor Sindicatelor, Patronatelor și Uniunilor de a se diminua contravaloarea amenzilor aplicate în conformitate cu Ordonanţa Guvernului nr. 43/1999 privind regimul drumurilor, cu modificările şi completările ulterioare, cu mențiunea ca la modificarea acestora trebuie să se aibă în vedere că în conformitate cu reglementările internaționale sancțiunile trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. De asemenea, precizăm faptul că modificarea actului normativ menționat anterior trebuie realizat, astfel încât, contravenţiile prevăzute de aceasta să fie clasificate pe trei categorii, în funcţie de gravitate (foarte grave, grave şi minore), deoarece valoarea contravenţiilor aplicate pentru depăşirea masei totale maxime admise şi maselor maxime admise pe axe, nu este diferenţiată în funcţie de nivelul depăşirii (nu este corect ca valoarea sancţiunii aplicate pentru depăşirea cu 1 tonă a masei totale maxime admise să fie aceeaşi cu sancțiunea aplicată pentru depăşirea masei totale maxime admise cu 10 tone, şi anume 25000-35000 lei, conform art. 61, lit. p din OG nr. 43/1997). Stabilirea contravențiilor în funcție de gravitate (foarte grave, grave, minore) se impune și datorită faptului că în formula de calcul pentru clasificarea întreprinderilor în funcție de gradul de risc, se întâlnesc acești parametrii.

Pentru elaborarea unui proiect de act normativ pentru modificarea OG nr. 43/1997 propunem formarea unui grup de lucru din care sa facă parte și reprezentanți din cadrul Direcției Rutiere, ISCTR şi CNADNR.

CNADNR

In cazul rutelor ocolitoare, CNADNR SA nu aplica tarife. Tarifele, conform prevederilor legale, se aplica pentru sectoarele de drum unde transportul respectiv depaseste limitele maxim admise. In general, cand se stabileste ruta ocolitoare, aceasta are aceeasi categorie de drum cu sectorul restrictionat. In concluzie, daca nu s-ar fi aplicat tarife pentru vehiculul care ar fi mers pe sectorul restrictionat, nu se aplica tarife nici pe ruta ocolitoare. Problema este clarificata si in noul proiect de modificare si completare a OG 43/1997, care se afla deja in Parlamentul Romaniei ;

Este normala sanctionarea administratorului unui drum in cazul nerespectarii dispozitiilor legale, dar tot normal este sa se asigurare si conditiile necesare pentru respectarea dispozitiilor legale;

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Ministerul Transporturilor considera ca proiectul de Lege pentru aprobarea OG 7/2010 privind modificarea OG 43/1997 trebuie analizat punctual si de catre personalul Directiei Rutiere, ISCTR si CNADNR, acestea fiind institutiile care urmeaza sa puna in aplicare modificarile rezultate prin acest proiect de Lege.

**2. Problemă: Eliminarea obligatiei operatorului de transport de a inregistrara conducatorul auto in registrul de pe site-ul ARR și a legitimației de șofer**

**Răspuns ISCTR**

Suntem de acord cu propunerea reprezentanţilor Patronatelor de a se elimina obligația operatorilor de transport rutier și a întreprinderilor de transport în cont propriu de a transmite Autorităţii Rutiere Române - A.R.R., prin completarea unui formular, în formatul electronic disponibil pe site-ul acesteia, modificările privind situaţia conducătorilor auto angajaţi, în termen de cel mult 15 zile de la apariţia modificării, iar conducătorii auto să fie preluați în baza de date a ARR din REVISAL, în măsura în care acest lucru se poate realiza.

Directia Rutiera+ARR

La solicitarea asociaţiilor patronale, agreată de Ministerul Transporturilor şi introdusă ca obligaţie in Ordinul nr. 1007/2010, privind crearea unei baze de date, de către Autoritatea Rutieră Română – ARR, cu privire la activitatea conducătorilor auto, prin care aceasta să elibereze un cazier al conducătorului auto, Autoritatea Rutieră Romînă – ARR a solicitat Inspecţiei Muncii din cadrul Ministerului Muncii, Familiei, Protecţiei Sociale şi Persoanelor Vârstnice, încheierea unui protocol intre cele două institutii prin care instituţia noastră să aibă acces la datele din Registrul general de evidenţă al salariaţilor - REVISAL.

Urmare răspunsului prin care ni se comunică faptul că acest Registru este un instrument de lucru al inspectorilor de muncă şi conţine date care nu sunt informaţii de interes public, Autoritatea Rutieră Română – ARR a achiziţionat o aplicaţie informatică prin care să pună la dispoziţia operatorilor de transport şi a altor instituţii implicate in activitatea de control a transportului rutier introducerea, pe bază de user şi parolă, a datelor necesare (respectiv nume conducator auto angajat, abateri, sancţiuni aplicate).

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

In perioada imediat urmatoare (pana la data de 30.04.2014), Ministerul Transporturilor, prin Autoritatea Rutiera Romana, va relua demersurile catre Ministerul Muncii, Familiei, Protecţiei Sociale şi Persoanelor Vârstnice, pentru găsirea unei modalităţi de acces la informaţiile cuprinse în REVISAL.

Ulterior acestui demers, in functie de rezultat, Ministerul Transporturilor va proceda la modificarea in consecinta a OMT 980/2011 si a HG 69/2012.

**UNTRR**: în timpul ședinței s-a adus în discuție și eliminarea legitimației pentru șofer. MT a spus ca va lua în considerare eliminarea prin modificarea ordinului 980/2011

**3. Problemă: Controlul operatorilor de transport straini :**

- operatorii de transport straini nu sunt controlati cu rigurozitate de catre personalul CNADNR din punctele de trecere a frontierei

- nu li se aplica stampila pe autorizatii si in acest fel folosesc o autorizatie de mai multe ori

**Răspuns ISCTR**

Problema ridicată a fost aceea că CNADNR nu verifică destul de riguros operatorii străini care efectuează transport rutier în baza autorizațiilor de transport motiv pentru care operatorii străini utilizează o autorizație pentru mai multe operațiuni de transport.

Credem că singura soluție este aceea ca CNADNR să verifice toate autorizațiile, să le ștampileze, să constituie o bază de date cu privire la acestea și în baza unui protocol să informeze periodic ministerul transporturilor cu privire la toate autorizațiile utilizate.

În mod inopinat ISCTR va organiza acțiuni de control în apropierea frontierelor și va sesiza CNADNR și ministerul transporturilor cu privire la toate autorizațiile neștampilate în vederea aplicării măsurilor legale care se impun împotriva celor vinovați.

CNADNR

Pentru micsorarea timpilor de asteptare in Agentiile de Control si Incasare (ACI) din punctele de trecere a frontierei, utilizarea mai facila a sistemului informatic si posibilitatea obtinerii de date in timp real, precum si pentru eliminarea posibilelor acte de coruptie, in ACI din punctele de trecere a frontierei a fost implementata aplicatia informatica **e - Tarifare** care permite interconectarea in retea a calculatoarelor din CNADNR – Central, DRDP si ACI.

Prin interconectarea in retea a calculatoarelor din CNADNR – Central, DRDP si ACI utilizate pentru incasarea tarifelor datorate de utilizatorii retelei de drumuri nationale din Romania se urmareste functionarea in regim multi – utilizator si managementul centralizat al informatiilor iar prin accesarea bazei de date sa fie vizualizate on-line datele despre:

- vehiculele inregistrate in sistem, tara de inmatriculare a acestora, firma detinatoare;

- sumele datorate CNADNR SA de utilizatorii retelei de drumuri;

- Autorizatia Speciala de Transport si datele mentionate in aceasta;

- autorizatia de transport rutier international de marfa (pentru vehiculele inmatriculate in alte state pentru care este necesar acest document);

- Procesele Verbale de Constatare a Contraventiei emise pentru incalcarea prevederilor legale;

- documentele emise pentru incasarea sumelor achitate de utilizatorii retelei de drumuri nationale (facturi si chitante).

Totodata prin aplicatia informatica e-Tarifare pot fi emise rapoarte in functie de solicitarile operatorului, la nivel centralizat sau la nivel de puncte de lucru, pentru diferite perioade de timp.

In aplicatia e-Tarifare sunt implementate contingentele de autorizatii de transprt rutier international de marfa iar pentru fierare din acestea este impus numarul de utilizari ale acestora in functie de traficul pentru care sunt emise (2 utilizari pentru traficul direct si 4 utilizari pentru traficul de tranzit si terta tara). Astfel acestea nu pot avea utilizari multiple.

Aplicatia va fi dezvoltata avandu-se in vedere si realizarea unei interfete de acces pentru consultarea datelor de catre I.S.C.T.R

Referitor la neaplicarea stampilei pe autorizatii sau orice alte aspecte anormale, exista posibilitatea sesizarii CNADNR SA sau organelor abilitate ale statului, pentru corectarea oricarei probleme.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Ministerul Transporturilor va solicita conducerii ISCTR sa aiba in vedere efectuarea de controale inopinate in zona punctelor de frontiera care sa aibe ca tema in special controlul autorizatiilor de transport rutier international de marfa.

Urmeaza ca DR sa emita acte legislative pentru verificarea autorizatiilor.

**4. Problemă: Imobilizarea si incasarea amenzilor de la operatorii de transport straini-** ISCTR nu controleaza operatorii de transport straini deoarece nu pot incasa amenzile

**Răspuns ISCTR**

Procedura de verificare a vehiculelor înmatriculate în alte state este mai complexă din cauza faptului că în cazul acestora nu se permite încasarea amenzilor după 15 zile ca și în cazul vehiculelor înmatriculate în România, ci se percepe o garanție egală cu contravaloarea amenzii aplicate.

Această măsură este firească, ISCTR fiind singura instituție din România care aplică această măsură în cazul vehiculelor înmatriculate în străinătate. Măsura vine în întâmpinarea principiului nediscriminării actului de control în funcție de țara de înmatriculare a vehiculului și nu îl încalcă așa cum se credea înainte de a fi aprobată.

ISCTR consideră că numărul de vehiculele înmatriculate în alte state și numărul de sancțiuni contravenționale aplicate în cazul acestora nu ar trebui să ducă la concluzia conform căreia ISCTR nu efectuează astfel de verificări, nejustificându-se afirmația patronatelor.

Pentru exemplificare vă oferim unele date statistice:

Vehicule verificate în trafic:

Număr vehicule RO / Număr vehicule alte state = 206.614 / 42.609 = 4,8. La fiecare 4,8 vehicule înmatriculate în România a fost verificat un vehicul înmatriculat în alte state.

Procese verbale sancționare contravențională aplicate în trafic:

Operatori de transport Români: 19.255 (la fiecare 10,73 vehicule un proces verbal)

Operatori de transport străini: 3.819 (la fiecare 11,15 vehicule un proces verbal)

Contravaloare amenzi contravenționale aplicate în trafic:

Operatori de transport Români: 110.687.500 lei

Operatori de transport străini: 16.949.250 lei

În cazul operatorilor străini amenzile contravenționale se încasează în procent de aproximativ 98 % diferența constând în acele puține cazuri în care conducătorii auto nu respectă măsura de imobilizare și părăsesc locul controlului, deplasându-se cu un vehicul fără plăcuţe cu numărul de înmatriculare.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere justificarea ISCTR, Ministerul Transporturilor considera ca problema ridicata nu are sustinere.

**5. Problemă: Actualizarea incalcarilor HG 69/2012**

**Răspuns ISCTR**

În opinia noastră HG nr. 69/2012 cu modificările şi completările ulterioare, trebuie modificată în cel mai scurt timp, în vederea eliminării neconcordanţelor din legislaţia în vigoare, implementării celor mai bune practici aplicate de inspectoratele cu experienţă din Europa, reducerii formalităţilor administrative ca urmare a controalelor efectuate, iar pentru fiecare deficienţă constatată să existe posibilitatea aplicării sancţiunilor necesare, sancţiuni care să fie eficiente, proporţionale şi cu caracter de descurajare.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

In cel mai scurt timp (lunile mai-iunie) Ministerul Transporturilor va demara procedura de modificare a HG 69/2012, urmand a fi implicate atat unitatile din subordine cat si societatea civila.

1. Sinteza întâlnirii cu **ARR** din data de 15.04.2014

**Aveți mai jos o parte din problemele semnalate de UNTRR și soluțiile găsite de ARR cu MT:**

1. **Problemă: Copiile conforme -** Patronatele din transportul rutier au solicitat:

- eliminarea personalizării copiilor conforme ale licenței comunitare

- copia conformă să fie valabilă 10 ani și tariful de eliberare să fie cel valabil astăzi pentru 1 an

- reducerea la minim a timpului de eliberare (maximum 2 ore)

**Răspuns MT& AAR**

 Avand in vedere complexitatea subiectului precum si implicatiile pe care le are eliminarea personalizarii copiilor conforme in activitatea de control, Ministerul Transporturilor trebuie sa analizeze cu maxima celeritate aceste modificari, problema urmand a fi tratata separat intr-o discutie dedicata special acestui subiect.

**Notă UNTRR:** în ședință din data de 15.04.2014 nu s-a discutat această problemă a fost amânată pentru o data care va fi stabilită săptămâna viitoare

**2. Problemă: Raportari catre ARR**- Patronatele din transportul rutier au solicitat:

- eliminarea obligativității transmiterii către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. a situației conducătorilor auto angajați prin completarea unui formular în formatul electronic disponibil pe site-ul A.R.R.

- unificarea bazelor de date ARR- ISCTR- ITM

**Răspuns MT& AAR**

Problema a fost tratata la intalnirea pe tema ISCTR (pct. 6)

1. **Problemă: Eliminarea certificatului de calificare profesionala pentru marfuri agabaritice**:

**Răspuns MT& AAR**

Ministerul Transporturilor va inainta Ministerului Afacerilor Interne o solicitare de modificare a art. 66 din OUG 195/2002 in sensul eliminarii atestatului profesional pentru transport agabaritic, ulterior aprobarii acestei modificari urmand a modifica in consecinta prevederile OMLPTL nr. 597/2003

**Notă UNTRR:** în ședință din data de 15.04.2014 UNTRR a solicitat un termen în care MT va înainta adresa către MAI însa nu s-a primit nici un răspuns

**4. Problemă: Timpul de eliberare a documentelor** în câteva ore, maxim 3 zile a documentelor necesare desfășurării activității de transport

**Răspuns MT (Direcția Rutieră ) & AAR**

Timpul mediu de eliberare a unui document este in prezent de 3 zile, fiind conditionat de numarul zilnic de solicitanti, de numarul de solicitari ale fiecaruia, precum si de tipurile acestor documente. In limita unui număr rezonabil de solicitari pentru diferite documente, depuse intr-o zi la aceeaşi agenţie, ARR poate reduce timpul de procesare şi eliberare al documentelor solicitate. Pentru un operator de transport cu o singura solicitare, timpul mediu de eliberare al copiilor conforme este de ordinul orelor.

Precizăm că pentru certificatele de pregătire profesională eliberate conducătorilor auto sub formă de card şi cartelele tahograf, perioada până la emitere depăşeşte media, fiind condiţionată de timpul necesar personalizării acestora de către prestatorul serviciului respectiv.

**Concluzii Ministerul Transporturilor**

In cazul documentelor pentru a caror eliberare ARR nu depinde de alta/alte institutii, Ministerul Transporturilor va solicita ARR eliberarea intr-un termen cat mai scurt (cateva ore pana la max. 2 zile lucratoare in conditii exceptionale).

Pentru situatiile cand eliberarea documentelor depinde de alte institutii (raspunsuri de la organisme similare din UE) si/sau producatorul documentelor (certificate sub forma de card, cartele tahograf) termenul de eliberare nu poate fi redus mai mult decat cel prevazut in prezent.

**4. Problemă: Manageri de transport -** modificarea prevederilor legale în vigoare (OG 27/2011) astfel încât un manager de transport să poată activa la mai multe societăți

**Concluzii Ministerul Transporturilor**

Conform art. 4, alin. (2), lit. c din Regulamentul CE nr.1071/2009, statele membre pot reglementa că managerul de transport poate să conducă activităţile de transport, a cel mult 4 întreprinderi diferite, efectuate cu ajutorul unui parc cu o capacitate maximă combinată de 50 de vehicule. Statele membre pot decide să diminueze numărul întreprinderilor şi/sau numărul total de vehicule în parcul gestionat de persoana respectivă.

Prin actul normativ care stabileşte cadrul de aplicare al Regulamentului CE nr. 1071/2009, respectiv OG nr. 27/2011, nu este prevazută această posibilitate. Totuşi, Ministerul Transporturilor este deschis la orice discutii/propuneri în vederea reanalizării acestei opţiuni, în perspectiva actualizării cadrului legislativ la nivel de lege care reglementează transporturile rutiere.

În acest sens, apreciem că este util ca reprezentanţii patronatelor să ne comunice argumentele pe care le consideră oportune în acest caz.

Dorim, de asemenea, să precizăm că managerii de transport care sunt angajaţi ai unui operator de transport, conform art. 4 alin. (1) din Regulamentul CE nr. 1071/2009, nu pot fi desemnaţi să asigure managementul altor operatori de transport, conform art. 4 alin. (2); în acest caz fiind necesar ca managerii care conduc activitatea la mai mult de un operator de transport, să fie contractaţi în baza unui contract comercial /civil de prestări servicii.

Pentru materialele complete vă rugăm să accesați site [www.untrr.ro](http://www.untrr.ro)

**UNTRR a transmis și a susținut următoarele probleme din transporturi:**

* [Intervenția nr. 1192/01.04.2014 adresată dlui. Dan ȘOVA, Ministrul Transporturilor referitoare la problemele transportatorilor care vor fi discutate în data de 02.04.2014](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-nr-1192-01-04-2014-adresata-dlui-dan-sova-ministrul-transporturilor-referitoare-la-problemele-transportatorilor-care-vor-fi-discutate-in-data-de-02-04-2014.html#.U0Uf6JXNvZ4)
	+ Rezumatul Comisiei de Dialog Social din cadrul M.T. în urma ședinței cu M.T. din data de 02.04.2014. Pentru detalii click [aici](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-nr-1192-01-04-2014-adresata-dlui-dan-sova-ministrul-transporturilor-referitoare-la-problemele-transportatorilor-care-vor-fi-discutate-in-data-de-02-04-2014/cds-probleme-discutate-la-intalnirea-cu-patronatele-din-transportul-rutier-pe-tema-m-t-02-04-2014.html#.U0UgWpXNvZ4)
* [Intervenția UNTRR nr. 1990/01.04.2014 adresată dlui. Costel Dorin ȘTEFAN- Inspector de Stat ȘEF, referitor la problemele transportatorilor care vor fi discutate în data de 02.04.2014 la MT](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-untrr-nr-1990-01-04-2014-adresata-dlui-costel-dorin-stefan-inspector-de-stat-sef-referitor-la-problemele-transportatorilor-care-vor-fi-discutate-in-data-de-03-04-2014-la-mt.html#.U0UhQJXNvZ4)
	+ Rezumatul Comisiei de Dialog Social din cadrul M.T. în urma ședinței cu I.S.C.T.R. din data de 03.04.2014. Pentru detalii click [aici](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-untrr-nr-1990-01-04-2014-adresata-dlui-costel-dorin-stefan-inspector-de-stat-sef-referitor-la-problemele-transportatorilor-care-vor-fi-discutate-in-data-de-03-04-2014-la-mt.html#.U0UhQJXNvZ4)
	+ Punctul de vedere I.S.C.T.R. și concluzia M.T. pentru rezolvarea problemelor ridicate de UNTRR, click [aici](http://www.untrr.ro/userfiles/files/Raspunsuri%20INTALNIRE%20ISCTR%2002.04.2014%20final.docx)
* [Intervenția UNTRR nr. 1994/01.04.2014 adresată dlui. ing. George Adrian DINCĂ- Director General RAR, referitor la problemele transportatorilor care vor fi discutate în data de 03.04.2014 la MT](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-untrr-nr-1994-01-04-2014-adresata-dlui-ing-george-adrian-dinc-director-general-rar-referitor-la-problemele-transportatorilor-care-vor-fi-discutate-in-data-de-03-04-2014-la-mt.html#.U0UiTJXNvZ4)
	+ Rezumatul Comisiei de Dialog Social din cadrul M.T. în urma ședinței cu R.A.R.. din data de 03.04.2014. Pentru detalii click [aici](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-untrr-nr-1994-01-04-2014-adresata-dlui-ing-george-adrian-dinc-director-general-rar-referitor-la-problemele-transportatorilor-care-vor-fi-discutate-in-data-de-03-04-2014-la-mt/cds-probleme-discutate-la-intalnirea-cu-patronatele-din-transportul-rutier-pe-tema-r-a-r-03-04-2014.html#.U0Uj15XNvZ4)
	+ Punctul de vedere R.A.R. și concluzia M.T. pentru rezolvarea problemelor ridicate de UNTRR, click [aici](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-untrr-nr-1994-01-04-2014-adresata-dlui-ing-george-adrian-dinc-director-general-rar-referitor-la-problemele-transportatorilor-care-vor-fi-discutate-in-data-de-03-04-2014-la-mt/punctul-de-vedere-r-a-r-si-concluzia-m-t-pentru-rezolvarea-problemelor-ridicate-de-untrr.html#.U0UlOZXNvZ4)
* [Intervenția UNTRR nr. 1193/01.04.2014 adresată dnei. Aurelia Surulescu, Director General ARR, referitor la problemele tansportatorilor care vor fi discutate în data de 03.04.2014 la MT](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-nr-1193-01-04-2014-adresata-dnei-aurelia-surulescu-director-general-arr-ref-problemele-tansportatorilor.html#.U0UlY5XNvZ4)
	+ Rezumatul Comisiei de Dialog Social din cadrul M.T. în urma ședinței cu A.R.R. din data de 03.04.2014. Pentru detalii click [aici](http://www.untrr.ro/interventii-untrr-la-autoritati/interventia-nr-1193-01-04-2014-adresata-dnei-aurelia-surulescu-director-general-arr-ref-problemele-tansportatorilor/cds-probleme-discutate-la-intalnirea-cu-patronatele-din-transportul-rutier-pe-tema-a-r-r-03-04-2014.html#.U0UmXJXNvZ4)
	+ Punctul de vedere A.R.R. și concluzia M.T. pentru rezolvarea problemelor ridicate de UNTRR, click [aici](http://www.untrr.ro/userfiles/files/Raspunsuri%20INTALNIRE%20ARR%2003.04.2014%20final.doc)

**Adresa comună\*:**

**\* Dorim să specificăm că problemele semnalate în adresa de mai jos au fost transmise de UNTRR către toți foștii miniștri ai Transporturilor din ultimii 3 ani. Adresa a fost completată de către COTAR cu problemele colegilor de la transport persoane. Întrucât aceste probleme sunt comune pentru toți transportatorii, toate patronatele din transporturi au fost de acord cu conținutul adresei, au semnat-o și au înaintat-o Ministrului în data de 31.03.2014.**

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**

**În atenția Domnului Dan-Coman ȘOVA – MINISTRU**

**Stimate Domnule MINISTRU,**

Asociațiile profesionale din transporturi din România sunt asociații profesionale neguvernamentale care au ca scop sprijinirea intereselor transportatorilor români, atât în fața autorităților române cât și în fața Parlamentului European, a Comisiei Europene și a autorităților din statele pe teritoriile cărora transportatorii români efectuează transporturi.

În această calitate, asociațiile profesionale aufăcut o serie de demersuri atât la autoritățile române cât și la autorități ale altor state pentru a le aduce la cunoștință și pentru a soluționa, împreună cu acestea, problemele cu care transportatorii români de mărfuri și persoane s-au confruntat și se confruntăși în prezent.

În cadrul discuțiilor avute,asociațiile profesionale au adus argumente solide de ordin practic și juridic privind propunerile pe care le-au înaintat cât și în legătură cu deciziile legislative la care s-au opus. Deși s-a constatat o anumită deschidere din partea autorităților române la problemele transportatorilor acestea nu au fost luate în considerare decât parțial.

În acest context, în continuare transportatorii se confruntă cu o serie de probleme,probleme care printr-o înțelegere și colaborare reală din partea autorităților competente ar fi putut fi rezolvate o dată cu modificările legislative care s-au produs în ultima perioadă de timp.

Asociațiile profesionale continuă să considere că toată problematica în domeniu, propunerile și solutiile pe care le-au adus la cunoștința autorităților vor putea fi cu adevărat soluționate doar în cazul în care Ministerul Transporturilor și celelalte autorități din subordine vor accepta reprezentanții transportatorilor ca fiind parteneri de dialog, parteneri care să contribuiela adoptarea unor reglementări practice, aplicabile, la standarde europene, reglementări care să ajute atât transportatorii în exercitarea profesiei în care s-au angajat, cât și autoritățile în aplicarea lor.

În acest sens, asociațiile profesionalevă aduc la cunoștință principalele carențe care au fost identificate în legislația românească din domeniul transporturilor rutiere și posibilele rezolvări ale acestora, problemele practice care necesită intervenția Ministerului Transporturilor, precum și temele pentru rezolvarea cărora este necesar sprijinul Ministerului.

Vă prezentăm această problematică ridicată de transportatori pe următoarele teme principale:

1. **Probleme generale legate de Legislația In transporturile rutiere**
2. **LEGISLAȚIE SOCIALĂ**
3. **TRANSPORT DE PERSOANE**
4. **TRANSPORT DE MARFĂ**
5. **INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ**
6. **FORMARE PROFESIONALĂ ÎN TRANSPORTURI**
7. **LEGISLAȚIA ȘCOLILOR DE ȘOFERI**
8. **AUTORITATEA METROPOLITATĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI**
9. **FISCALITATE**

O temă prealabilă pe care dorim să o supunem atenției dumneavoastră este: **Înființarea unui organism**, cel puțin la nivel consultativ, similar CNR (Consiliului Național Rutier) din Franța, care să **STABILEASCĂ MODUL DE CALCUL ȘI COSTURILE ÎNTREPRINDERILOR DE TRANSPORT**, ceea ce ar determina, pe de o parte, eliminarea concurenței neloiale în rândul transportatorilor, iar pe de altă parte, ar veni în sprijinul organelor fiscale în cursul controalelor pe care acestea le efectuează la sediile transportatorilor, și nu în ultimul rând ar fi eliminat dumpingul între operatorii de transport.

**Principala problemă este reglementarea la nivel de lege a ajustării prețului la transport în funcție de majorările prețului motorinei – după modelul francez.**

1. **Probleme generale legate de Legislația In transporturile rutiere**
2. Asociațiile profesionale din transporturi au susținut și vor susține **nevoia reglementării acestui sector de activitate la nivel de LEGE**, cu consultarea partenerilor sociali sau chiar prin dezbateri publice, considerând dialogul ca fiind un factor de progres. Mai mult, dialogul și expunerea problemelor rezultate din practică pot influența factorul decizional și legislativ în adoptarea unor măsuri oportune și necesare acestui sector de activitate. Implicit trebuie avute în vedere și principalele teme în discuție la nivelul Uniunii Europene.
3. Asociațiile profesionale **solicită sprijinul pentru urgentarea promovariiși aprobării prin Lege de către Parlamentul României a următoarelor acte normative:**

-          **Ordonanta Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;**

-          **Ordonanta Guvernului nr.11/2013 privind transporturile rutiere**

1. Principalele cerințe ale transportatorilor **în ceea ce privește legislația națională actuală în domeniul transporturilor sunt:**
* armonizarea definițiilor;
* reglementarea cabotajului;
* definirea transporturilor cu mase și dimensiuni excepționale;
* definirea transportului ca serviciu public;
* introducerea posibilității de efectuare a transporturilor cu semiremorci înmatriculate în alte state;
* eliminarea personalizării copiilor conforme ale licenței comunitare, stabilirea unui tarif unic pentru eliberarea copiilor conforme - calculat pe baza costurilor reale ale autorității cu eliberarea acestora și reducerea la minim a timpului de eliberare a copiilor conforme (maximum 2 ore);
* eliminarea obligativității transmiterii către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.a situației conducătorilor auto angajațiprin completarea unui formular în formatul electronic disponibil pe site-ul A.R.R.
* evitarea dublei reglementări;
1. **Armonizarea sancțiunilor și respectarea principiilor dreptului românesc și a practicii CEDO în materie contravențională:**
* „*Sancțiunea stabilită trebuie să fie proporțională cu gradul de pericol social al faptei săvârșite*” (O.G. 2/2001).
* Trebuie să țină cont de „*împrejurările în care a fost săvârșită fapta, de modul și mijloacele de săvârșire a acesteia, de scopul urmărit, de urmarea produsă, precum și de circumstanțele personale ale contravenientului și de celelalte date înscrise în procesul-verbal* (O.G. 2/2001), în plus,
* „*Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare*” (Regulamentele 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009);
* În acest sens asociațiile din transporturi pledeazăîn continuare pentru diminuarea amenzilor prevăzute de H.G. 69/2012, modificată cu H.G.76/2014 după cum urmează:

|  |  |
| --- | --- |
| **H.G. 69/2012, modif. Cu H.G. 76/2013** | **Propunere UNTRR** |
| Clasificare | Max. lei | Min. lei | Clasificare | Max. lei | Min. lei |
| Foarte grave | 12.000 | 9.000 | Foarte grave | **6.000** | **3.000** |
| grave | 6.000 | 4.000 | grave | **3.000** | **1.500** |

* „*Sancțiunile ar trebui să fie nediscriminatorii*” (Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009).
* Respectarea prezumției de nevinovăție.
* Încadrarea sancțiunilor în clase de sancțiuni similar Codului rutier sau în conformitate cu informațiile care au fost transferate autorităților române în cadrul celor două exerciții de twinning în domeniul transporturilor rutiere de care aceasta a beneficiat în anii 2003 și 2005;
* Eliminarea sancțiunilor discriminatorii între operatorii de transport români și străini.
1. Introducerea unor dispoziții cu privire la **SANCȚIONAREA TRANSPORTATORILOR STRĂINI CARE SAVÂRȘESC ABATERI PE TERITORIUL ROMÂNIEI**, astfel încât aceste sancțiuni să poată fi aplicate și să fie evitată discriminarea inversă (sancționarea doar a transportatorilor români).De exemplu, legislația din Ungaria – Legea I/1998 privind circulația pe drumurile publice prevede la art. 20 alin. 7 că în caz de control în traficul pe drumurile publice vehiculul poate fi reținut până la achitarea amenzii, respectiv a unor pretenții bănești asiguratorii.

Considerăm că precizări de genul „***prezentele sancțiuni se aplică nediscriminatoriu”*** nu sunt de natură să rezolve aceste aspecte.

Vă supunem atenției următoarele situații:

* **legitimația conducătorului auto** – este prevăzută în Normele Metodologice aprobate prin Ordinul 980/2011;legitimațiacare se solicită numai conducătorilor auto români, nu își are rostul deoarece operatorul de transport are obligația să înregistreze șoferul pe site-ul ARR iar la sediul firmei se poate verifica contractul de muncă. Precizăm că nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a asigura existența la bordul vehiculelor cu care efectuează transport rutier a legitimației de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al acestuia  se sancționează cu amendă de la **4.000 lei la 6.000 lei**
* **plăcuțelesuplimentare care conțin date privind dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculului**–sunt obligatorii numai pentru vehiculele înmatriculate în România; statele din comunitatea europeană nu solicită astfel de plăcuțe. Până în acest moment autoritățile române nu au notificat statele membre în ceea ce privește obligativitatea ca vehiculele înmatriculate în alte state decât România și care circulă pe teritoriul nostru să fie dotate cu plăcuțe privind dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculelor. De asemenea Ordinul 1640/2012 nu prevede metodologia prin care un vehicul înmatriculat în UE ar putea să își obțină plăcuțele și nici cum poate să circule pe teritoriul României fără plăcuțe. Lipsa plăcuțelor se sancționează cu amendă de la **4.000 lei la 6.000 lei**și se aplică doar operatorilor români.
* **certificatul de calificare profesională pentru mărfuri agabaritice**este o condiție obligatorie numai pentru operatorii de transport români care efectuează astfel de transporturi pe teritoriul României. Lipsa acestui atestat se sancționează **cu amendă de la 9.000 la 12.000 lei**și cu sancțiunea complementară **de suspendare a copiei conforme pe o perioadă de 30 de zile.**
1. **Realizarea de spații de parcare păzite** în care conducătorii auto români și străini să își poată efectua pauza de odihnă prevăzută de Regulamentul 561/2006 în condiții de siguranță atât pentru ei cât și pentru marfă.
2. **Crearea unui sistem de urmărire a încasării amenzilor aplicate cu posibilitatea** de a fi accesat de toate instituțiile și autoritățile cu atribuții de control și sancționare (Poliția Rutieră, Inspectorii ISCTR, angajați ai CNADNR, Poliția de Frontieră).
3. Armonizarea și coordonarea procedurilor și a transferului de documente legate de controlul mărfurilor la frontieră, în special a transporturilor de animale vii și a mărfurilor perisabile, măsură necesară în vederea **FACILITĂRII COMERȚULUI INTERNAȚIONAL .**
4. Implementarea Anexei 8 a Convenției internaționale privind armonizarea controalelor la frontieră care vizează îmbunătățirea funcționării punctelor de trecere a frontierelor, precum și a chestiunilor tehnice legate de recunoașterea reciprocă a certificatelor internaționale de inspecție tehnică și de greutate a vehiculelor. Propunem ca **soluție posibilă încheierea unor parteneriate publice private.**
5. Centralizarea într-un act legislativ unic a restricțiilor de circulație pe diferitele sectoare de drumuri naționale (H.G. 1777/2004, Ordinul 485/2013, etc).
6. **LEGISLAȚIE SOCIALĂ**

**Regulile privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto (O.G. 37/2007):**

* 1. **Asigurarea concordanței cu legislația europeană** prin:
		1. Preluarea definițiilor din Regulamentul 561/2006,
		2. Precizarea faptului că efectuarea controalelor se face cu respectarea principiilor de siguranță, în spații special amenajate,
		3. Preluarea integrală a anexei la Directiva 2009/5;
	2. **Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale**.
	3. **Adoptarea de reguli separate privind timpii de conducere și de odihnă pentru șoferii de autobuze și autocare la nivel european**, care să fie complet separate de Regulamentul 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor profesioniști, având în vedere că actualul regulament nu reușește să țină cont de caracteristicile, diferențele cheie și schemele de conducere specifice sectorului de autobuze și autocare. Propunem o abordare mai flexibilă a timpilor de conducere și de odihnă pentru șoferii de autobuze și autocare cu privire la repaosul săptămânal și revenirea la forma inițială a derogării celor 12 zile de conducere pentru șoferii care efectuează transport persoane (cfm cu art. 29 din Regulamentul 1073/2009 și Regulamentul 3820/85/EC)
1. **TRANSPORT DE PERSOANE**

**1. Referitor la activitatea de piraterie din domeniul transporturilor rutiere *–*** precizăm că,reprezentanții COTAR au solicitat și au obținut, în luna martie 2010 ca membrii guvernului să aprobe O.U.G. nr. 34/2010 privind unele măsuri pentru întărirea controlului în scopul combaterii transporturilor ilicite de mărfuri și persoane.

Atâta timp **cât acest act normativ a fost în vigoare**și a putut fi aplicat de către organele de poliție, s-au încasat din amenzi milioane de euro, iar transportatorii autorizați și licențiați au putut să-si desfășoare activitatea într-un cadru legal și concurențial.

Dar, odată cu aprobarea prin lege a O.U.G. nr. 34/2010, respectiv Legea nr. 168 din 14 iulie 2010 **s-a abrogat articolul prin care se sancționa activitatea neautorizată și ilegală**.

**Solicităm urgentarea aprobării proiectului de Ordonanță de Urgentă care a fost promovată în Comisia de Dialog Social a Ministerului Transporturilor și trimisă pe circuitul de avizare conform legislației în vigoare de către celelalte ministerele implicate în actul de avizare,** întrucât, în prezent, în toată țara, pe traseele câștigate la licitație de către transportatorii de persoane autorizați, acționează un număr mare de persoane fizice care desfășoară activitatea ilegală de „taximetrie” – denumiți local „piețari” cu autoturisme, fără dotarea specifică și fără vreo înregistrare fiscală.

Deși pare greu de crezut numărul acestora este foarte mare, spre exemplu, numai pe ruta Pitești – Mioveni din județul Argeș acționează zilnic peste 100, transportând aproximativ 4.000!!! de persoane la prețul de 4 lei/cursa. Dintr-un simplu calcul se poate estima că aceștia încasează lunar peste 150.000 ron, diminuând astfel încasările transportatorilor autorizați care, pe lângă suportarea investiției în mijloace de transport trebuie să plătească taxe, impozite, salarii, etc. S-a ajuns până acolo încât unii transportatori și-au retras mijloacele de transport de pe trasee întrucât nu mai pot acoperi cheltuielile.

***2.* Abrogarea taxei impusa transportatorilor rutieri de persoane pentru difuzarea operelor muzicale – î**ntrucât**î**n prezent operatorii de transport rutier de persoane sunt chemați în judecată de către Asociația Drepturilor de Autor care solicită sume imense de la fiecare dintre aceștia (peste 800.000 lei), **invocând comunicarea publică a operelor muzicale în scop ambiental în autobuze, microbuze și autocare pentru perioada 2010 – 2013, menționând prevederile art. 139 alin. (2) din Legea nr. 8/1996.**

Întrucât la nivelul asociațiilor profesionale, au fost semnalate numeroase spețe identice, în care aceeași ADA a întocmit cereri de chemare în judecată cu considerente identice, cu pretenții în cuantumuri aberante, creând astfel o presiune nejustificată din punct de vedere legal asupra acestui sector de activitate, solicităm abrogarea prevederilor art. 139 alin. (2) din Legea nr. 8/1996, întrucât operatorii de **transport nu difuzează pasagerilor opere muzicale, obiectul lor de activitate fiind transportul de persoane.**

În acest sens vă rugăm să ne sprijiniți în memoriul pe care l-am depus la Secretariatul General al Guvernului prin care am solicitat emiterea unei Ordonanțe de Urgența prin care să se modifice prevederile art.15 din Legea nr. 8/1996 în sensul de a nu fi incluse autovehiculele în categoria unităților care comunică opere muzicale în scop ambiental.

Deoarece Guvernul a redirecționat memoriul nostru din anumite considerente pe care nu le cunoaștem către Ministerul Transporturilor vă solicitam sprijinul dumneavoastră în vederea rezolvării acestei probleme.

1. Eliminarea transmiterii obligației de a anunța anticipat cursele ocazionale
2. Eliminarea examinării medicale, să se țină cont de medicina muncii
3. **TRANSPORT DE MARFĂ**

**Eliminarea obligativității dotării vehiculelor cu plăcuțele suplimentare care conțin date privind dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculului** deoarece Directiva Europeană conține o reglementare alternativă, în timp ce actul normativ național conține un text imperativ.

1. **INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ**

**În primul rând dorim să vă solicităm sprijinul pentru urgentarea promovării și aprobării prin Lege de către Parlamentul României a Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.**

1. Proiectarea și modernizarea rețelei de drumuri trebuie să țină cont și de:
	1. **Legislația în vigoare**- în caietele de sarcini pentru realizarea drumurilor, în mod obligatoriu trebuie să fie inclusă și obligativitatea de realizare a spațiilor de parcare și de control atât pentru camioane, cât și pentru autobuze, fiecare dintre acestea având caracteristici speciale. Astfel se vor atinge obiectivele care țin de siguranța rutieră, respectiv crearea posibilității transportatorilor de a respecta dispozițiile Regulamentului 561/2006 și a condițiilor necesare autorităților pentru realizarea controalelor în condiții de siguranță;
	2. **proiectele de directive** aflate în dezbatere la nivelul Parlamentului European și Comisiei Europene;
	3. Introducerea unei dispoziții referitoare la **dimensionarea corectă a intersecțiilor și sensurilor giratorii** pentru a permite traficul în condiții de siguranță vehiculelor de transport marfă
2. Pentru fixarea obiectivelor prioritare de investiții precum și a investitorilor, care au nevoie de infrastructura rutieră ar trebui consulațiși transportatorii rutieri
3. Stabilirea unei strategii de dezvoltare a infrastructurii rutiere pe o perioadă de 5-10 ani astfel încât orice modificare intervenită la nivelul conducerii Guvernului să nu afecteze strategia aprobată deja și proiectele aflate în derulare.
4. Solicităm reanalizarea actelor normative prin care se reglementează auditul de siguranță rutieră, în special a ordinului care prevede onorariile.
5. Susținerea proiectului de Lege de aprobare cu modificări a ordonanței 43/1997- privind regimul juridic al drumurilor, act normativ deosebit de important pentru transportatorii rutieri pentru următoarele motive:
* Eliminarea taxării accesului sau traversării Municipiilor și Orașelor sau stabilirea unui tarif unitar. Obligația Consiliilor locale de a stabili cel puțin o rută prin Municipiu sau oraș fără taxă.
* Scutirea la plata oricăror taxe în cazul stabilirii rutelor ocolitoare în cazul în care un sector de drum național, european, centură ocolitoare sau autostradă intră în reabilitare sau sunt lucrări de reparații;
* Sancționarea administratorului drumului în caz de nerespectare a dispozițiilor legii.
* Reducerea amenzilor;
1. Alte probleme sensibile care și-ar putea găsi o soluționare:
	1. Introducerea de **sancțiuni pentru nerespectarea de către autoritățile locale** a dispozițiilor privind neamenajarea trotuarelor, a pistelor pentru bicicliști și în cazul extinderii intravilanului de-a lungul drumului național fără respectarea condițiilor legale;
	2. Creșterea cuantumului amenzii pentru administratorul drumului public, antreprenorul sau executantul lucrărilor care nu **întreține zonele de siguranță situate de o parte și de cealaltă a amprizei drumului, destinate exclusive semnalizării rutiere**
	3. Stabilirea clară a **responsabilității administratorului drumului** pentru starea acestuia cu posibilitatea ca administratorul să se poată îndrepta împotriva executantului în cazul unor probleme apărute în perioada de garanție a lucrărilor;
	4. Stabilirea unor **perioade de garanție clare pentru lucrările de infrastructură** care să fie incluse în toate contractele de execuție;
	5. Aplicarea unor limite de masă identice cu cele de pe drumurile cu restricții pentru drumurile considerate de autoritate ca variante de ocolire și stabilirea **variantelor ocolitoare** astfel încât să se asigure ruta cea mai scurtă pentru transport;
	6. Eliberarea **autorizației pentru transporturile cu mase/dimensiuni excepționale** pentru un anumit tip de vehicul având anumite caracteristici (cap tractor/camion și semiremorcă/remorcă) și eliminarea personalizării autorizației cu numerele de înmatriculare ale vehiculelor;
	7. Stabilirea, prin lege sau norme, a modului de efectuare a **transporturilor excepționale în convoi**;
	8. Eliminarea controalelor permanente în punctele de trecere a frontierei și realizarea acestora doar în trafic, aleatoriu, în conformitate cu angajamentele asumate de România în procesul de negociere a aderării la Uniunea Europeană, precum și cu dispozițiile anexei 8 a Convenției privind facilitarea tranzitului;
	9. Stabilirea CNADNR sau a altei instituții ca **autoritate unică/punct unic de contact pentru transportatorii de mărfuri cu mase/dimensiuni excepționale,** pentru a se reduce birocrația și a se efectua plata tarifelor pentru depășiri într-un singur loc fără a mai fi necesar să fie contactate de către transportator mai multe autorități în vederea obținerii unei autorizații;
	10. Stabilirea unor **tarife unice pentru depășirea maselor/dimensiunilor** atât la nivelul administrației centrale cât și la nivelul administrației locale; Pentru punctul i) și j) considerăm că rezolvarea posibilă este prin eliberarea on-line a autorizațiilor AST în baza unei rezervări, după achitarea tarifului aferent – prin bancă.
	11. Precizarea faptului că **rovinieta acoperă dreptul de circulație pe drumurile naționale, inclusiv pe secțiunile de drum care traversează intravilanul localităților** care nu au centuri ocolitoare, pentru a se preveni apariția situațiilor în care autoritățile locale introduc, aleatoriu și nefundamentat, taxe de trecere sau utilizare pe teritoriile localităților;
	12. **Impunerea avizării/aprobării tuturor taxelor/tarifelor de trecere sau utilizare pe care autoritățile locale le aplică pe drumurile pe care le au în administrare, cu verificarea respectării legislației comunitare în domeniu**. De exemplu valoarea rovinietei pentru rețeaua de drumuri naționale care totalizează **15.000 km**, drumuri cu portanță normală europeană de 11,5t/axă și 40t totală, este de **1.210 euro (5.363 lei) pe an** comparativ cu taxele pentru utilizarea drumurilor județene, care au o portanță inferioară precum;
* județul Hunedoara unde rețeaua de drumuri județene totalizează **1.321,688** km iar taxa anuală este **20.000 lei** (douăzeci de mii ei) pentru un camion
* județul Constanța unde rețeaua de drumuri județene totalizează **469,116** km iar taxa anuală este **6.300 lei** (șase mii treisute lei) pentru un camion
	1. **Privind taxarea la nivel local**, considerăm că există o problemă atât în ceea ce privește denumirea taxelor cât și a cuantumului acestora, deci nu există unitate de reglementare. Accesul la aceste informații este foarte greoi și transportatorul află de aceste taxe în momentul în care trebuie să tranziteze localitatea respectivă. Pentru a plătii taxele de intrare sau de tranzitare a unei localității conducătorul auto este obligat să își lase vehiculul într-o parcare nesupravegheată ca să ajungă la primărie în orele de funcționare ale acesteia să achite taxa și să își ia factura.
	2. Acceptarea cardurilor de carburant de tip UTA, DKV, Euro Shell, Esso, Routex, pentru plata tarifelor de trecere sau a altor soluții cu tichete vândute prin stațiile de benzinării– există o propunere înaintată de MOL România, pe baza experienței cu distribuirea autorizațiilor de acces în București;
	3. Eliminarea dispozițiilor referitoare la responsabilitatea transportatorului în cazul accidentelor care au determinat pagube infrastructurii, deoarece această situație este acoperită de polițele RCA;
	4. Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale, reîncadrarea faptelor sancționabile și departajarea clară între încălcările minore/medii/majore;
	5. Utilizarea unui pas de 500 kg la încadrarea sancționării depășirilor;
	6. Introducerea avertismentului în cazul transporturilor de mărfuri în vrac (lichide, pulverulente, granulare etc.) precum și în cazul transporturilor de animale vii, în cazul în care masa maximă autorizată nu este depășită ci doar masa pe axă;
	7. Montarea mijloacelor tehnice omologate amplasate pe rețeaua de drumuri naționale înaintea localităților de frontieră pentru facilitarea traficului de frontieră și eliminarea birocrației, decongestionarea instanțelor judecătorești prin faptul că nu vor mai fi întocmite procese verbale transportatorilor care staționează în vederea efectuării controlului în frontieră (O.G. 15/2002).
1. **FORMARE PROFESIONALĂ ÎN TRANSPORTURI**

În acest moment există un vid legislativ întrucât nici pânăîn prezent nu au fost elaborate normele de autorizare și funcționare a acestora.

Asociațiile profesionale au informat reprezentanții Ministrului Transporturilor de haosul care domnește în acest sector de activitate, de banii pe care îi încasează ca și examinatori, angajații Ministerului Transporturilor, bani care le aduc acestora venituri fabuloase.

Asociațiile profesionale au propus în nenumărate rânduri ca taxa de examinare să intre în contul autorității și să se facă venit la bugetul acesteia.

Considerăm că din acest motiv reprezentanții MT care ar trebui să se ocupe de emiterea și aprobarea acestor reglementări țin pe loc această activitate și beneficiază în continuare la fiecare sfârșit de săptămână de considerăm noi, de bani mulți nemunciți.

**Tocmai din acest motiv asociațiile profesionale susțin:**

1. Promovarea pachetului de acte normative care reglementează **FORMAREA PROFESIONALĂ și armonizarea legislației naționale cu legislația europeană.**

**UNTRR susține** formarea profesională a personalului din transporturi la standarde europene și în conformitate cu regulamentele europene în vigoare pentru asigurarea unui mediu concurențial corect, însă se opune oricăror măsuri menite să distorsioneze piața sau să impună bariere transportatorilor rutieri români în România.

Autorizarea centrelor de pregătire profesională a personalului din domeniul transportului rutier precum și cea a lectorilor necesari derulării procesului de pregătire profesională ar trebui să fie discutate în regim de urgență. De exemplu **prin intrarea în vigoare a DIRECTIVEI 2003/59/CE** din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, **Ordinul 597/2003 a fost abrogate parțial**, rămând **în vigoare doar partea de agabaritic** din ***NORMELE pentru stabilirea condițiilor de obținere a atestatului profesional de către conducătorii auto care efectuează transport rutier de mărfuri cu vehicule a căror masă maximă autorizată este mai mare de 7,5 tone, transport rutier public de personae și transport rutier cu vehicule având mase și/sau dimensiuni de gabarit depășite.***

Aceste cursuri pentru conducătorii auto care conduc vehicule având mase și/ sau dimensiuni de gabarit depășite **nu se justifică deoarece DIRECTIVA 2003/59/CE acoperă toate tipurile de vehicule rutiere.**

1. Înființarea/stabilirea unei **AUTORITĂȚI/ ORGANIZAȚII INDEPENDENTE PENTRU EXAMINAREA ABSOLVENȚILOR CURSURILOR** de formare profesională în domeniul transporturilor rutiere.
2. **LEGISLAȚIA ȘCOLILOR DE ȘOFERI**

În prezent activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere se desfășoarăîn baza Ordinului MT nr. 75/2014, ordin care este temporar având valabilitatea de maxim un an sau până când se soluționeazăîn instanțăOrdinul nr. 733/2013 care a fost contestat de către instructorii autorizați.

Domnule Ministru în conformitate cu prevederile art. 62 alin (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, **“Școlile de conducători auto fac parte din cadrul instituțional național în domeniul siguranței rutiere, care desfășoară activitatea de pregatire a persoanelor în vederea obținerii permiselor de conducere”.**

**Precizăm faptul că, în perioada 04.12.2011 – 25.04.2013 când a fost aprobat Ordinul nr. 733, activitatea școlilor de conducători auto s-a desfășurat făra a exista o reglementare legală, autorizarea și funcționarea acestei activități s-a aflat în vid legislativ.**

 **Prin Ordinul nr. 733/2013 s-au stabilit criterii și responsabilități concrete pentru școlile de conducători auto astfel încât persoanele care se prezintă la examenul pentru obtinerea permisului de conducere să fie bine pregătite și astfel să se reducă numărul accidentelor grave de circulație.**

1. **AUTORITATEA METROPOLITATĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI**
2. **FISCALITATE**

Asociațiile profesionale se opun măsurii de majorare a accizei cu 0,07 Euro, având în vedere că România și-a respectat angajamentele asumate de aliniere etapizată a accizei la carburant.

Mai mult schimbarea modului de calcul al accizei, trimite România în primele 8 țări UE la prețul motorinei, în timp ce veniturile salariale sunt printre cele mai mici la nivelul Uniunii Europene. Impactul este foarte mare atât la nivelul populației civile cât și pentru operatorii de transport. Dorim să precizăm că transportul rutier de mărfuri și persoane este aproape în întregime privat. Singurul perdant este statul Român, pierderile vor surveni din reducerea consumului la carburant a populației și alimentarea cu motorină în afara României a vehiculelor comerciale.

U.N.T.R.R. solicită guvernului revenirea asupra măsurii de majorare a accizei la motorină cu 0,07 euro și a modului de calcul a accizei.

În cazul în care se va majora acciza Guvernul trebuie să găsească măsuri fiscale pentru a returna operatorilor de transport profesioniști întreaga acciză.

* Solicităreturnareaaccizei de 7 eurocențiși:
1. **Să se aplice:**
	1. –transportul bunurilor în contul altor personae sau în cont propriu, cu autovehicule sau ansambluri de vehicule articulate destinate exclusive transportului rutier de bunuri și cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;
	2. -transportul de călători, regulat sau ocazional, cu un autovehicul din categoria M2 sau M3, definit în Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor member referitoare la omologarea autovehiculelor și a remorcilor acestora (1).
2. **Să se returnează**- 7 eurocenți
3. **Să se returneze**- în maxim 3 luni
4. **Condiții de returnare**- să fie mai simple, fără control, model european, propunere de compesare

În speranța că problemele semnalate de noi vor face subiectul unor discuții cu partenerii de dialog social, vă asigurăm stimate Domnule Ministru de întreaga noastră considerație.

Cu deosebită stimă,

1. **UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA-UNTRR –**reprezentată prin **dl. Constantin ISAC**- Vicepreședinte și de **dl. Radu DINESCU – Secretar General**
2. **ASOCIAȚIA CĂRĂUȘILOR PARTICULARI DIN ROMÂNIA- ACPR,** reprezentată prin **dl. Dragoș ANASTASIU- Președinte**
3. **ASCIAȚIA OPERATORILOR DE TRANSPORT RUTIER- APULUM,** reprezentată prin **dl. Dumitru BLAGA- Președinteși dl. Ioan AVRAM**
4. **ASOCIAȚIA PATRONALĂ A TRANSPORTATORILOR EUROPA 2002- APTE 2002** reprezentată prin dl. **Miron SPIREA- Vicepreședinte**
5. **ASOCIAȚIA ROMÂNĂ PENTRU TRANSPORTURI RUTIERE INTERNAȚIONALE- ARTRI- dl. Constantin GHINEA**
6. **CONFEDERAȚIA OPERATORILOR ȘI TRANSPORTATORILOR AUTORIZAȚI DIN ROMÂNIA-COTAR-**reprezentată prin **dl. Vasile STEFANESCU**
7. **FEDERAȚIA TRANSPORTATORILOR EUROPA ARAD-**reprezentată prin **dl. Dorin POP- Vicepresedinte**
8. **FEDERAȚIA OPERATORILOR ROMÂNI DE TRANSPORT – FORT** reprezentată prin Doru Marian CRAC